

Testbericht H301

Libelle



Allgemein zum Flugzeug

Die H-301 wurde von 1964 bis 1969 hergestellt und war das erste Kunststoff-Flugzeug, das in größerer Stückzahl (erstmal mehr als 100) gebaut wurde. Die H-301 diente der Baureihe H-20X Libelle als Vorlage.

Die H301 hat Wölbklappen und ist sozusagen das erste 15m Rennklasseflugzeug, obwohl sie damals für die offene Klasse gebaut wurde.

Die Wölbklappen sind den Querrudern nicht überlagert, trotzdem ist die Libelle äußerst wendig.

Die Libelle spaltet irgendwie die Gemüter, entweder gefällt einem das eigenwillige Design oder nicht.

Mittlerweile finde ich das Flugzeug wunderschön.

Davor hatte ich in Clubklassenwettbewerben die Standardlibellen immer verflucht, da die Dinge so gut gehen.

Pluspunkt der Libelle ist sicher ihr hohes Fahrwerk.

Der Blick ins Cockpit:

Es ist eng, aber mit meinen 1,74m und 72kg fühle ich mich trotz Rennhaube sehr wohl im Flieger

Im Gegensatz zu anderen Glasflügelkonstruktionen hat die H301 kein Parallelogramm als Höhenrudersteuerung, was mich überhaupt nicht stört. Auf dem Kestrel bin ich auch ein paar 100 Stunden geflogen. Ich finde man merkt im Fliegen keinen Unterschied wie das Höhenruder angesteuert ist.

An der linken Bordwand befindet sich der Bremsklappenhebel samt Betätigung der Radbremse, darüber ein winziger kleiner Wölbklappenhebel mit unglaublich 9 Stellungen. (Dazu mehr im fliegen Teil)

Der Instrumentenpilz ist bei der Libelle unglaublich praktisch. Man kann ihn einfach herausziehen und mit nach Hause nehmen.

Grundsätzlich muss man sagen, dass exzessives Krafttraining nicht angesagt ist, wenn man die H301 pilotieren möchte, die Ruderabstimmung ist für ein altes Clubklasseflugzeug sensationell.

Der große Nachteil bei Flugzeugen dieser Generation ist der Notausstieg. Über die hohe Bordwand muss man erst einmal drüberkommen!

Aufrüsten

Das Aufrüsten geht leicht von der Hand und ist mit ein wenig Routine zu zweit mit einer Stütze gut möglich.

Die Flügel fluchten gut, wenn sie es tun und sonst ist es eine schöne Plagerei.

Nur Querruder sind wie bei der Libelle H20x anzuschließen.

Bremsklappen und Wölbklappen schließen wie das Höhenruder automatisch an.

Das Höhenleitwerk wird wie bei Schleicher Flugzeugen vorne mit einer senkrechten Schraube fixiert.



Flugleistungen und Flugeigenschaften

Für mich entscheidend war, ist die H301 im Clubklasse-Wettbewerb konkurrenzfähig?

Im Vorfeld konnte mir eigentlich keiner eine richtige Antwort liefern, die meisten meinten die geringe Flächenbelastung sei der Grund warum es nicht das richtige Flugzeug für Sprintbewerbe sei, vielleicht bei schlechtem Wetter etc. blablabla

Es gab einen recht negativen Artikel wo Schumann auflistete wie er seine Libelle getunt hatte, und er viel Zeit damit verbrachte ein anderes Profil draufzuspachteln wegen angeblicher Ablösungen an der Unterseite.

Wenn man ehrlich ist wer spachtelt sich freiwillig ein FX Profil drauf?

Dazu muss gesagt werden dass dieser Hr. Schumann mit seinen Verbesserungen auch Geld machen wollte! Also glaub nur die Studie, die du selbst gefälscht hast.

Mir lag dann eine alte vermessene Polare der Akaflieg vor, wo „objektiv“ klar war, das die H301 auch noch im Geschwindigkeitsbereich von 150km/h allen anderen Clubklassefliegern überlegen ist. Im besten Gleiten sei sie den Konkurrenten Ls1f, Cirrus etc. hingegen weit überlegen.

Die wohl gemessene Gleitzahl: 40,5!

Also war ich richtig gespannt wie meine Libelle mit mir im Wettbewerb abschneiden sollte. Bis dato gut.

Zum Fliegen: In der Clubklasse bin ich bis dato, Cirrus, ASW 15, Jantar Std. geflogen.

Im Handling ist die H301 diesen Flugzeugen überlegen. Sie fliegt einfach wie ein modernes Segelflugzeug, sicher nicht so schön wie eine beladene LS8 aber schon schön. Als einziges Manko ist die fehlende Seitenruderwirkung unter 80km/h zu erwähnen, wo man dann beim Kurbeln zum „eiern“ anfängt.

Die Wölbklappenstellungen sind mir bis dato noch ein Mysterium. Eines kann ich mit Sicherheit sagen ab 130km/h wölbt man am besten voll Negativ.

Alle weiteren 8 Wölbklappenstellungen habe ich noch nicht wirklich optimiert:-) Trimmen muss ich eigentlich fast nicht.

Bis dato bin ich mit meiner Libelle zwei Wettbewerbe geflogen.

Die H301 hält, was sie verspricht, sprich sie geht einfach besser als die anderen Clubber und das finde ich persönlich freudig überraschend. Ich habe auch schon mit der LS4 an Clubklassewettbewerben teilgenommen, und habe den Leistungsunterschied kleiner als mit der H301 erlebt.

Im Geschwindigkeitsbereich um 110 gleitet die H301 ca. wie ein leerer 15m Ventus und deutlich besser als eine LS1f oder ASW19. Ab 150-160 ist sie gleich gut wie eine überladene LS1f, also der Unterschied gleicht sich an. Bei 170 ist sie ungefähr gleich gut.

Steigen, Kurbeln: Im Steigen gehört sie in der Steigklasse sicher auch zu den Besten, sprich ich komme mit Standardlibellen und Cirren gut mit, bin aber sicherlich nicht besser.

Unter 80km/h mag sie nicht so gern, sonst ist sie eigentlich sensationell, vor allem ist sie unglaublich Wendig und zeigt schön die Bärte an.

Regen: Die H301 hat ja kein Worthmannprofil sowie die meisten der nachfolgenden Generationen von Wölbklappenflugzeuge, dadurch ist sie nicht Regen oder Mückenempfindlich.

Landung

Ich hatte die Befürchtung, dass die Bremsklappen nicht so gut wirken würden, da sie hinter dem Holm angeordnet sind, die Wirkung ist aber überraschend gut. Ich Lande die H301 mit positiver Klappenstellung, womit sie schon einen ganz schönen Widerstand aufbaut, und finde damit kommt man überall runter. Zur Not gibt es auch noch einen Bremsfallschirm. Ausrollstrecke braucht die H301 eine sehr geringe durch die geringe Masse(300kg).



Fazit

Wer die beste Rennmaschine in der Clubklasse haben will kaufe sich eine H301. Das Problem, es gibt nur 100 Stück und davon nur sehr wenige in Europa.

An Weltmeisterschaften EM_s war die H301 in der Clubklasse wohl deshalb nie vorne dabei, weil sie einfach nicht geflogen wurde. Dies wird sich jetzt ändern☺

Lg, Jan